Exclusief voor leden ◦ winter 2025 ◦ jaargang 50

Vogel Vrije Fietser

50 Jaar

Filosoof Marli Huijer

Fietser des Vaderlands

Mens&Fiets

50 Jaar Fietsersbond: wat is jouw verhaal?

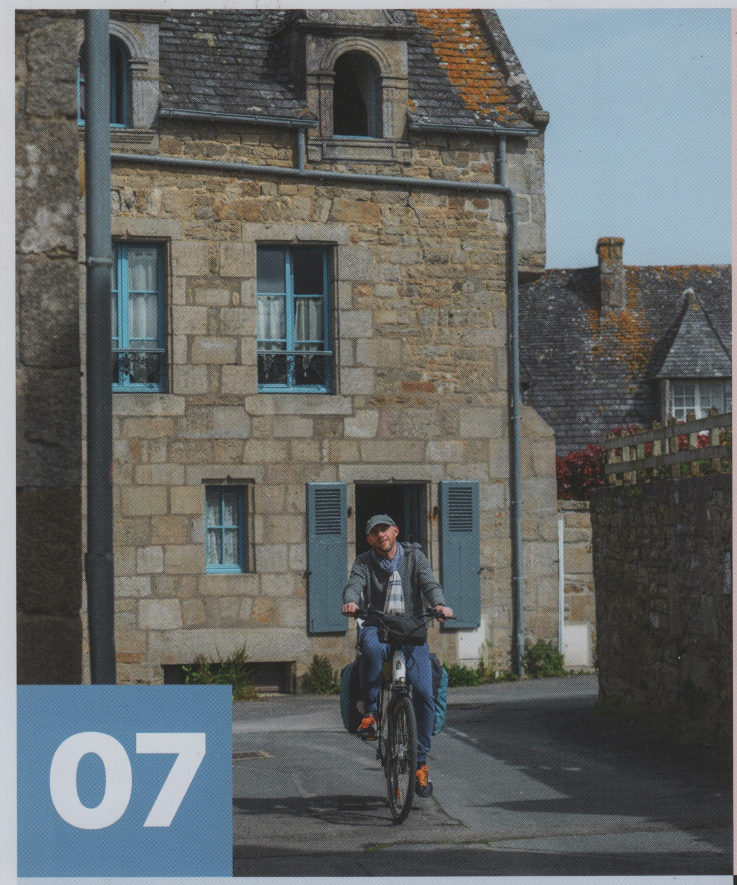
Fietsvisie

Koningin OV-fiets & andere deelfietsen

Innovatie

Test: nieuwe grote-wielen-Brompton

Fietsersbond



07

katern Fietsvisie

15 **6.713 Handtekeningen**
De Fietsersbond ging naar het provinciehuis van Noord-Holland om te voorkomen dat we straks niet meer in de duinen kunnen fietsen.

18 **Bruggennieuws**
De Paddepoelsterbrug komt terug! Heel belangrijk voor forenzen, scholieren en recreanten.

20 **Trend: de deelfiets**
Tien keer zoveel deelfietsen, dat is de droom van de bedenker van de OV-fiets.

katern Mens&Fiets

07 **Vélomaritime**
Kliffen, krijtrotsen en zandstranden langs de Franse kust.

11 **Filosoof en fietser**
Marli Huijer is al 50 jaar lid van de Fietsersbond: 'Ik ben heel blij dat Amsterdam is overgegaan op dertig kilometer per uur.'

Rubrieken 4 Kort | 12 Lezer in beeld
24 Rare frats | 34 Fietsnieuws

15

27

katern
Innovatie

25 **Test: Brompton G-line**
TestKees: 'Gek dat ze niet eerder een model met grotere wielen hebben gemaakt.'

28 **De eerste wereldfietsers**
Jaco Berveling schreef een boek over de eerste wereldfietsers: 'Ze bleven maanden, soms jaren weg.'

33 **R.I.P Testfiets**
Testfietser Kristel: 'Ik ga een fiets kopen die wat langer mee gaat.'

Apen en fietsen

50 Jaar

Ik was in de Apenheul vanwege de Dag van de Stad. Aan het begin van de dag kon ik me niet voorstellen wat apen en fietsen buiten het circus met elkaar te maken hadden. In de loop van de dag begon het te dagen. Een aap moet kunnen slingeren en iets voor zijn eten doen, zoals graven, uitlepelen of klimmen. Als apen niks te doen hebben gaan ze zichzelf kapot krabben of ander destructief gedrag vertonen. Voor mensen geldt eigenlijk hetzelfde. Die worden dik en depressief. En de sportschool schiet er snel bij in want de hele dag verstandige keuzes maken is doodvermoeiend. In plaats van een verleidelijke auto voor de deur heb je meer aan een verleidelijk park en je eten, werk en de school op loop- of fietsafstand. 'Nabijheid' heet dat in stedenbouwkundige termen, de oplossing voor (bijna) alles. Je blijft zelf gezond, je omgeving is groen en de samenhang in de buurt wordt groter als je elkaar tegenkomt zonder een stuk blik om je heen. Voor langere stukken kun je alsnog de auto pakken of, nog beter, het OV.

Ongemerkt leg je met het OV toch nog flinke afstanden te voet af.

Is het leven niet ingewikkeld zonder auto? Zoals filosoof Marli Huijer (zie cover) zegt: 'Het OV is mijn referentie. Of reizen met de auto sneller is, is irrelevant.'

Huijer was bij de eerste acties van de Fietsersbond en steunt ons al vijftig jaar trouw. Lees op pagina 12 verder, en we zien ook uit naar jouw verhalen over vijftig jaar Fietsersbond!

Suzanne Brink

Colofon

Redactieadres en landelijk bureau Fietsersbond
Nicolaas Beetsstraat 2a, 3511 HE Utrecht
☎ 030-2918171
e-mail: info@fietsersbond.nl
website: fietsersbond.nl

Redactie Suzanne Brink (hoofdredacteur), Eelco den Boer-García (contentmanager), Kees Bakker (testredacteur), e-mail: vvf@fietsersbond.nl

Medewerkers aan dit nummer
Karin Broer, Jessica de Korte, Fenna Riethof

Omslag
Elizabeth Wattimena

Vormgeving
AKIMOTO, Deventer

Drukwerk Senefelder Misset, Doetinchem

Banknummer
NL32 TRIO 0197 9626 88

Contributie inclusief toezending van de Vogelvrije Fietser bedraagt 33 euro per jaar (meer mag natuurlijk ook). Wanneer het lidmaatschap in de loop van het verenigingsjaar wordt beëindigd, blijft de jaarlijkse bijdrage in zijn geheel verschuldigd.

Adreswijzigingen kunnen via de website (www.fietsersbond.nl/contact) worden doorgegeven of schriftelijk: stuur de adresband van dit blad met het nieuwe of verbeterde adres terug naar de Fietsersbond.

Advertentiewerving
Annemarieke Tazelaar
☎ 030-2918121
vvf@fietsersbond.nl

Oplage 30.000

Sluitingsdatum kopij volgende Vogelvrije Fietser: 4 februari 2025.

Het volgende nummer verschijnt 8 april 2025.

Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie. De artikelen geven niet noodzakelijk het standpunt van de Fietsersbond weer.

ISSN 0166-0276

Jaarverslag
Het jaarverslag van de Fietsersbond staat op www.fietsersbond.nl/jaarverslag

Bescherming persoonsgegevens: Uw gegevens zijn opgenomen in onze ledenadministratie om uw lidmaatschap uit te voeren en u te informeren over onze activiteiten, de behaalde resultaten en voor het uitvoeren van marketingactiviteiten. Als u hier geen prijs op stelt kunt u dit kenbaar maken via www.fietsersbond.nl/privacy

CBF Erkend Goed Doel

FSC MIX Papier | Ondersteunt verantwoord bosbeheer FSC® C018185

Foto: Simon Lenskens

Het draaiende huis van Joost Conijn

Steeds wisselend uitzicht

Kunstenaar Joost Conijn bouwde in Almere een huis dat rond kan draaien door te fietsen. Een slimme manier om je huis op temperatuur te houden.

Joost Conijn kan de glazen woonkamer van zijn huis zo in de zon zetten als het koud is, of juist in de schaduw tijdens een hittegolf. Even trappen op zijn rode Gazelle Champion en de wereld ziet er weer heel anders uit. De fietsketting is onder de vloer via een horizontale ketting gekoppeld aan de as van het huis, terwijl langs de vloerranden een rail is gemaakt die over wielen beweegt. Het klinkt futuristisch en zo ziet het er ook uit. Conijn heeft alles zelf gemaakt. Het kostte hem vier jaar voor het casco. Om het huis helemaal rond te laten draaien moet hij 460 keer trappen. Slimmigheidje: doordat de rails op de wielen staan, komen daar geen vuil en bladeren tussen zoals bij onze treinen.
Eerder reed hij met een zelfgebouwde houten auto door Oost-Europa en bouwde hij verschillende eigen vliegtuigen en een achteruittrapfiets.

Fiets- & treinnieuws

Veelbelovende nieuwe intercity

Goed nieuws voor mensen die hun fiets mee op vakantie nemen. Brussel en München zijn beter bereikbaar dankzij nieuwe intercity's met ICNG-treinstellen. En die nieuwe intercity's met twaalf of zestien fietsplekken, afhankelijk van de lengte, rijden ook door Nederland.

Hallo Brussel!
Sinds 15 december 2024 staat de nieuwe Eurocity Direct naar Brussel in de dienstregeling. Hij rijdt ieder uur vanaf Lelystad, Almere Buiten, Almere Centrum, Amsterdam-Zuid, Schiphol, Rotterdam Centraal en Antwerpen-Centraal naar Brussel-Zuid. En lekker snel: in iets meer dan twee uur ben je van Amsterdam in Brussel. Dat is meer dan drie kwartier sneller dan met de huidige trein. Maar het beste nieuws voor fietsreizigers is dat deze Eurocity Direct twaalf fietsplaatsen heeft. In de huidige treinen naar Brussel zijn dat er vier, soms acht.

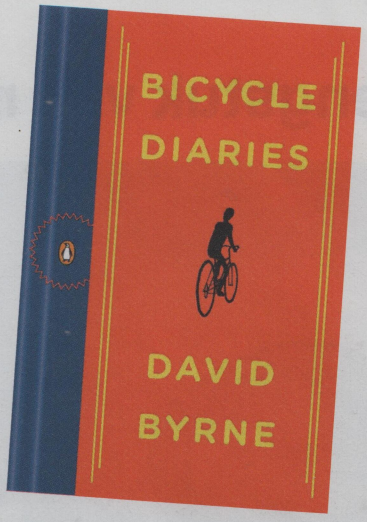
Sinds 15 december 2024 rijdt er ook een gewone Eurocity. Ieder uur van Rotterdam Centraal naar Brussel-Zuid. Deze trein stopt een stuk vaker en is ook aanzienlijk minder snel. Een nadeel is ook dat deze trein maar twee fietsplaatsen heeft.

Voor de treinen moet je een fietskaartje kopen. De prijs is afhankelijk van de afstand. Het fietskaartje koop je bij NS-International:
- Online via de website van NS-International
- Bij de buitenlandbalie op station Amsterdam Centraal, Arnhem Centraal, Rotterdam Centraal, Schiphol en Utrecht Centraal
- Telefonisch via 030 - 230 00 23
- Online bij de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS
- In de zomermaanden moet je wel een fietsplaats reserveren!

Hallo München
Je fiets kan nu ook mee in de directe ICE van Amsterdam (via Utrecht Centraal en Arnhem Centraal) naar München. In Duitsland stopt de trein in o.a. Mannheim, Stuttgart en Augsburg. Er zijn acht fietsplaatsen in deze trein en reserveren voor de fiets is verplicht. Je krijgt een zitplaats vlakbij jouw fiets.

Fietscultuur: muziek

Fiets is leuk om over te zingen



De fiets wordt regelmatig bezongen. 'De eenzame fietser' van Boudewijn de Groot ligt voor de hand, maar onze lezer Hans Nijland (dank!) tipt ook andere artiesten die over fietsen hebben gezongen.

Zo heeft John Cale op zijn album 'HoboSapiens' een liedje met als titel 'Bicycle', maar het gelijknamige nummer van Mark Olson en Gary Louris van hun album 'Ready for the Flood' vindt hij eigenlijk mooier. Pink Floyd heeft ook een nummer dat 'Bike' heet, met mandje en bel, maar dat gaat al snel over heel andere onderwerpen. En zo gaat de lijst nog wel even door. Niet op de lijst staat de Britse band 'Bombay Bicycle Club', want die is niet genoemd naar fietsen, maar naar een restaurantketen. Maar waar die zijn naam vandaan heeft... Wie het weet mag het zeggen. En als we dan toch afdwalen: David Byrne, de zanger van Talking Heads en fietsliefhebber, schreef een leuk boek over de wereldwijde fietscultuur, genaamd 'Bicycle Diaries'.

Goed idee voor deze rubriek? vvf@fietsersbond.nl met in de onderwerpregel 'fietscultuur'.

25 januari: Festival Wereldfietsers

Inspiratie voor de vakantie

Lekker begin van het nieuwe jaar voor de Wereldfietsers. In De Fietser in Ede kun je ervaringen uitwisselen met andere lange-afstandfietsers, lezingen bijwonen en kijken of je nog iets bruikbaars op de tweedehandsmarkt kunt vinden.

De lezingen gaan onder andere over met de e-bike door Schotland trekken, je gps slim gebruiken en de blauwe route fietsen van Luxemburg naar Avignon.
Kijk voor het programma op **wereldfietser.nl**

column

De dag van fietskoerier Wendy

Wendy van Roosmalen (27) werkt nu vier jaar bij De Fietskoerier Utrecht. Ze is planner, zet routes uit en zit zelf ook op de fiets. Ze komt bij arm en rijk, en fietst door weer en wind. Ze schrijft voor ons een column over haar ervaringen. Aflevering 1.

Misplaatste vrolijkheid
Meestal ben ik vrolijk. Vooral als ik aan het werk ben zit ik vol energie en heb ik altijd een glimlach op mijn gezicht als mensen hun deur opendoen, maar soms is die glimlach ongepast. Zoals vandaag tijdens de apothekersdienst, waarbij we medicijnen rondbrengen.
Een wat verwarde man doet de deur open. Ik, op mijn blijst: 'Goedenavond! Pakketje van de apotheek!'
De man opent de tas die ik hem geef. Met waterige ogen kijkt hij me aan: 'Ik heb de apotheek gebeld om dit te annuleren. Dit was voor mijn vrouw. Ze is gisteren overleden.'

Zijn verdriet raakt me. Ik voel me schuldig voor een fout die ik niet heb gemaakt. We staan er allebei verloren bij. Nadat ik hem heb gecondoleerd en duizend excuses heb gemaakt, krijg ik de tas terug. Gelukkig ligt het appartement op de elfde verdieping en heb ik tijd om een beetje te huilen in de lift. Net tijd genoeg tijd om bij te komen. Want eenmaal beneden ben ik op weg naar de volgende patiënt. Die vaker wel dan niet op me zit te wachten. En naar wie ik zeker wil glimlachen.

Creatief met hondenkar

‘Mijn fiets is het verlengstuk van mijn benen’

Annette Verberne heeft veel pech gehad in haar leven, Ze heeft een kunstbeen en een stoma. Maar ze heeft wel geluk met haar handige zus Linda. Die bouwde voor haar een slimme aanhanger met complete kampeeruitrusting.

‘Mijn zus is heel technisch. Ze heeft een hondenkar gestript en daarop heeft ze een visserstent gemonteerd zodat ik eropuit kan met al mijn bagage en mijn kunstbeen. Ik ben zo’n 90 keer geopereerd. Fietsen geeft me mijn leven weer terug. Ik heb nu een ICE Adventure, een heel duur ding. Daar had ik eerst geen geld voor. Ik heb jaren op een tweedehands Usva gefietst die ik voor een prikkie kon kopen.

Normaal mens

Mijn fiets is een verlengstuk van mijn benen. In totaal heb ik ruim 20.000 kilometer gefietst vanaf 2016. Wanneer ik op de fiets zit, ben ik onbeperkt mezelf. Ik fiets in korte broek met mijn kunstbeen in volle glorie zichtbaar en raak mensen door mijn enthousiasme, humor en zelfspot. Op mijn bolide – mijn ‘strandstoel op wielen’ – voel ik mij een normaal mens. Fietsen is mijn lust en mijn leven. Mijn grootste wens is om met mijn verhaal andere mensen te inspireren ook te gaan fietsen.’

Goed nieuws: de zus van Annette, Linda, wil op aanvraag ook zo’n kampeeraanhanger voor anderen bouwen. Haar mailadres: linmar1962@hotmail.nl

Advertentie

20e EDITIE Fiets en Wandelbeurs

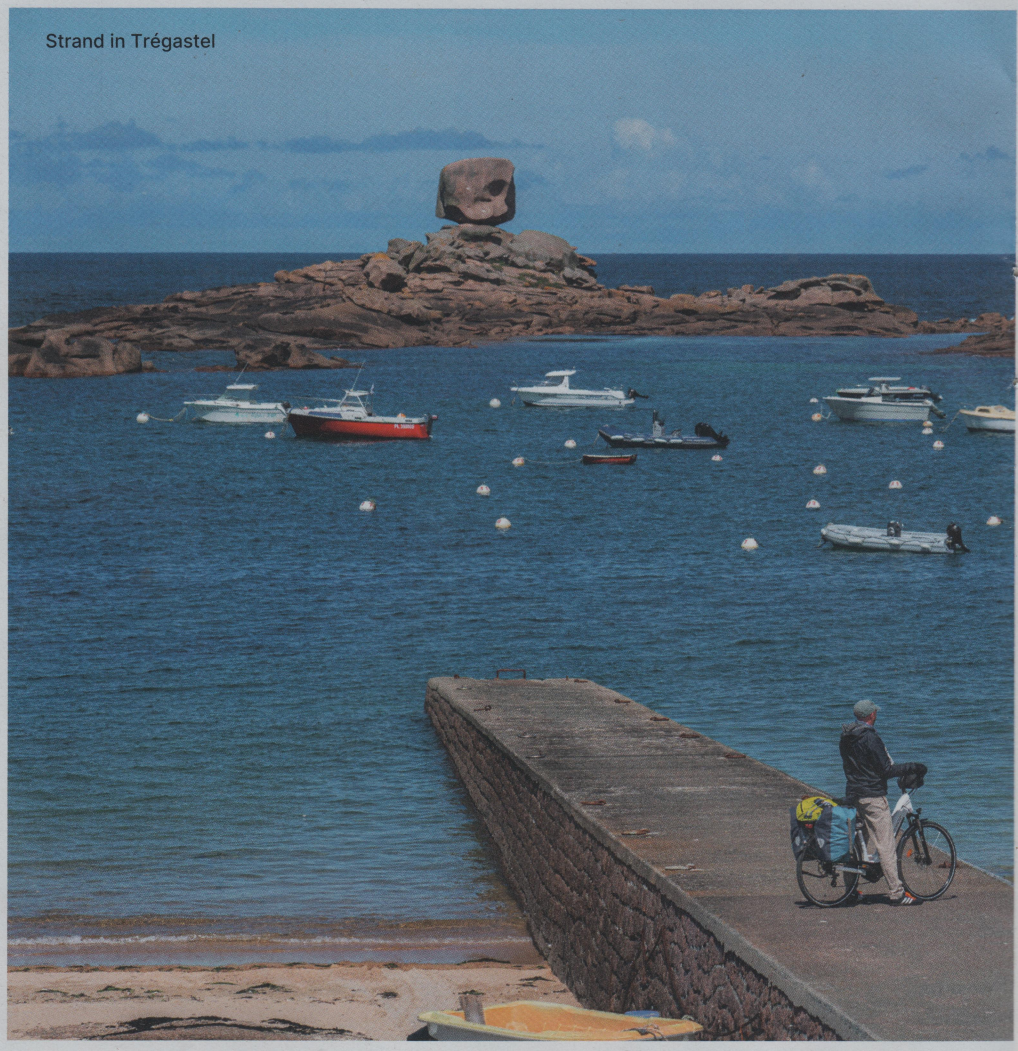
e-bike Challenge

Kom naar de Fiets en Wandelbeurs en E-bike Challenge in Jaarbeurs Utrecht en ontdek nieuwe fiets- en wandelbestemmingen, routes, e-bikes, reisfietsen, outdoorspullen en wat al niet meer. De Fiets en Wandelbeurs viert dat weekend haar 20e editie, met speciale aandacht voor themaland Duitsland. Je raakt bij onze oosterburen nooit uitgewandeld of uitgefietst! Maar liefst een derde van het oppervlak van Duitsland is beschermd natuurgebied en het land telt 16 nationale parken, 16 UNESCO-biosfeerreservaten en 106 natuurparken.

€ 8 TICKETVOORDEEL
via fietsenwandelbeurs.nl/fietsersbond

fietsroute

La Vélomaritime: fietsen langs de Franse kust


Strand in Trégastel

Kliffen, krijtrotsen en zandstranden; de Franse kust is nooit eentonig. De nieuwe route La Vélomaritime slingert van Roscoff naar Duinkerke, langs charmante vissersdorpen, badplaatsen met belle-époque-villa's en rauwe havensteden.

TEKST: JESSICA DE KORTE
BEELD: JESSICA DE KORTE / FERGAL HEENEY

La Vélomaritime – alleen die naam nodigt al uit om op de fiets te springen. Fietsen langs de zee, daar hoef je me niet voor over te halen. Dat Frans klinkt natuurlijk ook heerlijk romantisch. Ik stel het me voor... Dromerig langs het water trappen, onderweg slapen bij sfeervolle B&B's en campings, volop verse vis op het menu.

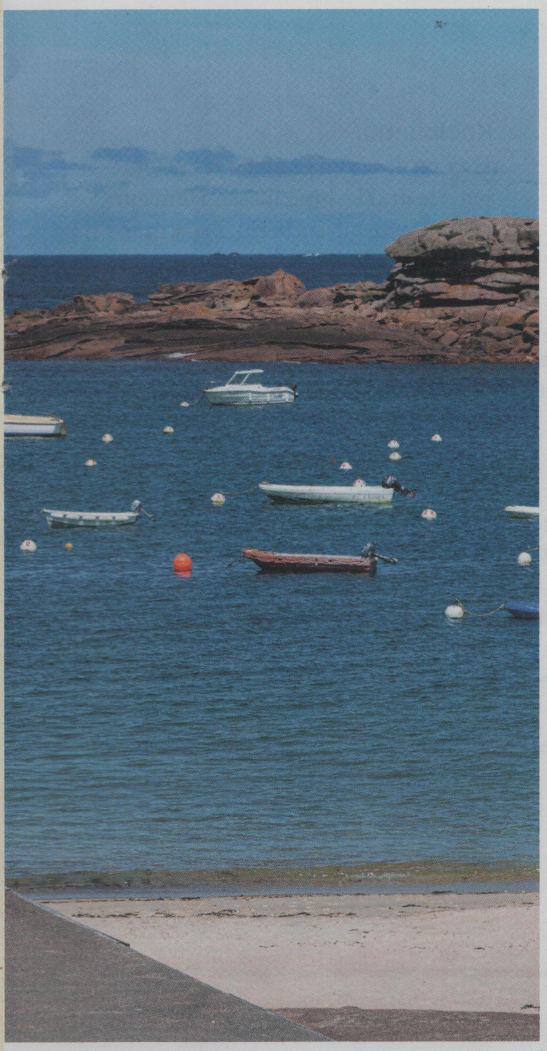
Roscoff, daar begint de route, direct bij de vuurtoren, die 's avonds zijn schijnsel over de stad en haven laat gaan. Dit is onmiskenbaar Bretagne. De volgende dagen fiets ik langs turquoise baaien, vissersboten die bij eb op het zand rusten, kerken met gotische versieringen en terrasjes waar de obers galettes (boekweitpannenkoeken) serveren.
Ik test de nieuwe La Vélomaritime, onderdeel van de EuroVelo 4, als jurylid van Fietsroute van het Jaar. Voor de ruim 1500 kilometer, van Roscoff naar Duinkerke, heb ik vier weken de tijd genomen. Eigenlijk is dat te kort, zeker met de stevige klimmetjes. Daarom rijd ik op een elektrische fiets van idworx met een Neodrives-motor, die het trappen heel natuurlijk aan laat voelen.

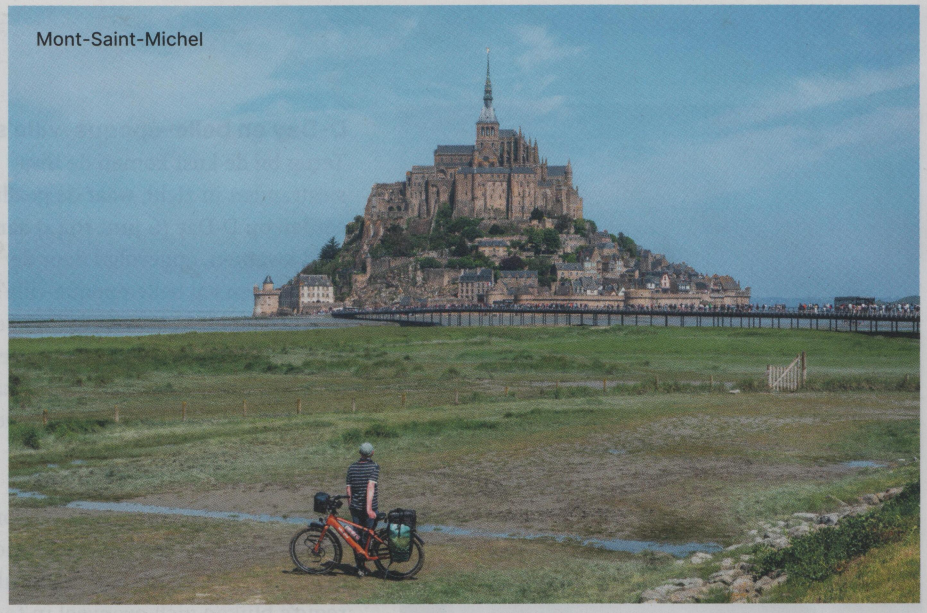
Keltische invloeden

Op Bretagne raakte ik járen geleden al verliefd: de kustlijn is dan weer lieflijk, dan ruig, ik fiets langs kliffen en roze rotsen, iedereen roept 'Bonjour', de Keltische invloed zie je terug in de plaatsnamen. De route slaat voortdurend een nieuw weggetje in, routebordjes zijn er in overvloed; soms staan ze op wat gekke plekken, aan de linkerkant van de weg, of ietwat verstopt.

FIETSVERHUUR
Fiets je slechts een deel van de route, dan zijn er meerdere mogelijkheden om een fiets te huren van station naar station, met vervoer van bagage; zie lavelomaritime.nl/handige-tips/fietsverhuur en iris-sport.fr

DE REIS
Morlaix (dertig km van Roscoff) is bereikbaar met de Eurostar (Amsterdam-Parijs Gare du Nord, de fiets moet uit elkaar en in een fietstas, zie eurostar.com) en de TGV inOui (Parijs Montparnasse-Morlaix, fietsreservering verplicht). Reis terug naar Nederland vanaf De Panne, overstappen in Antwerpen Centraal (dit station heeft liften), een internationaal fietsticket is te koop via belgiantrain.be



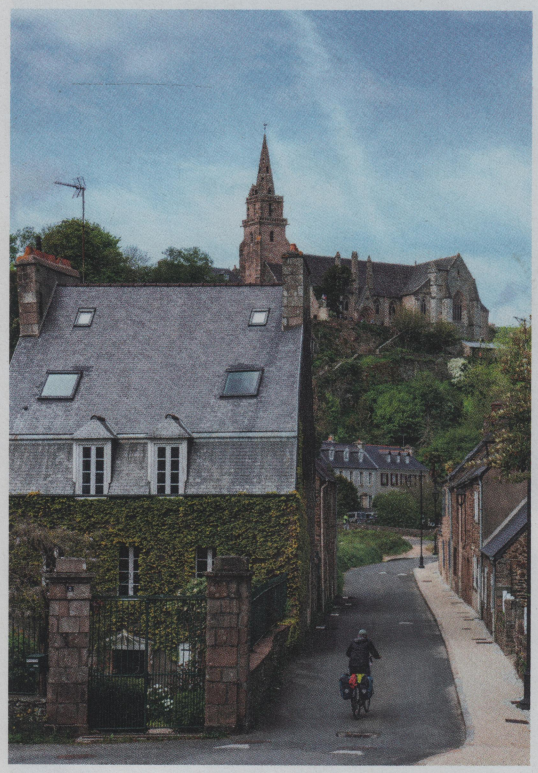


Mont-Saint-Michel

Eenmaal in Normandië zie ik Mont-Saint-Michel in de verte: een waanzinnige abdij op een getijdeneiland, die net als het kasteel van Disney hoog boven alles uittorent. Na een fietstocht over de 760 meter lange brug blijkt er naast de toegangspoort een fietsenstalling te zijn. Maar oeps, het is vloed. Bezoekers lopen tot hun knieën door het water, met de fietsen in de lucht.

De route schiet het binnenland in. Over oude spoorwegen lopen fietspaden die nagenoeg vlak zijn langs rivieren en watervallen, maar ook stukken dichte begroeiing. Voies vertes heten die zo mooi in het Frans, groene wegen. Populair bij fietsers, maar nog meer bij (pelgrim)wandelaars, joggers en families, die ik vooral in de buurt van plaatsen tegenkom.

Muurschildering van Brinks en Kaz in Étables-sur-Mer



D-Day en belle-époque-villa's
Terug bij de kust komen de invasiestranden in zicht, waar de geallieerden op D-Day (6 juni 1944) aan land kwamen, opgevolgd door de badplaatsen vol belle-époque-villa's, de Albastenkust met zijn krijtrotsen, en de metershoge kapen Blanc-Nez en Gris-Nez vanwaar je, aan de overkant van Het Kanaal, Engeland kunt zien liggen.

Hoe noordelijker, hoe drukker sommige wegen worden, en hoe minder de voorbijgangers groeten. Niet alle regio's blijken zich evenveel in te zetten voor de fietser. Soms ontbreken fietspaden, of volgt La Vélomaritime een provinciale weg, terwijl er ook een rustigere route mogelijk is; maar ja, dan zijn er meer routebordjes nodig, en niet iedereen is zo gul als in Bretagne.

Knelpunten
Hier en daar zijn er nog wat knelpunten. De drukke brug tussen Honfleur en Le Havre bijvoorbeeld, maar daar kun je met de lokale bus mee, die achterop verticale fietsendragers heeft. De vriendelijke buschauffeur neemt alle tijd voor de bevestiging, al blijft het voor ons fietsers toch nagelbijten onderweg. In Calais moet je over een busbaan en levensgevaarlijke rotonde.

De route is vooral voor de avontuurlijke fietser die van rust houdt, maar het ook niet kwalijk vindt af en toe de weg te delen met haastige bestuurders. De kust is heerlijk veelzijdig; iedere regio heeft zijn eigen cultuur, historie én keuken, van fruits de mer tot mosselen met patat. De vier weken voelen als een ontdekkingsreis die zeker langer had mogen duren.

Vijf hotspots

Cancale
Oesters eten aan zee

Het sfeervolle stadje Cancale staat bekend om zijn heerlijke oesters. Sla een dozijn verse zeevruchten in bij een van de vele kraampjes en kijk uit over de oesterbedden, waar de kwekers druk aan het werk zijn. Het is een traditie om de schelpen na afloop op het strand te gooien. Louis XIV waardeerde de oester Cancale al, vanwege zijn stevige vruchtvlees en hazelnootachtige smaak.

Saint-Malo
Fraaie vestingstad
Saint-Malo is een fraaie ommuurde vestingstad, met op het eiland een granieten fort (Fort National). Stal de fiets en beklim een van de vele stadsmuren, slenter door de smalle straatjes en proef een galette. Fiets je naar het noordoosten, dan zit je zo op het brede zandstrand. Een fijne plek om te overnachten, bijvoorbeeld bij Hôtel Air Iniz.
ariniz.com

Utah Beach
Invasiestranden
Bij de D-Day-stranden staan monumenten, kunstwerken en boeiende musea. Het Utah Beach Landingsmuseum bevindt zich op de plek van een voormalig Duits bolwerk, verwoest tijdens de Amerikaanse aanval op 6 juni 1944. In Ouistreham, 120 kilometer verderop, geeft het Musée du Débarquement uitleg over de bouw van een tijdelijke haven voor de geallieerden.
utah-beach.com / musee-arromanches.fr

DE ROUTE
La Vélomaritime is in beide richtingen bewegwijzerd, maar gps is handig onderweg; niet overal zijn de bordjes compleet. Er bestaan meerdere routeboekjes met kaarten, waaronder de nieuwe Duitstalige Bikeline-gids.
Meer info: lavelomaritime.nl

Côte Fleurie
Belle-époque-huizen
Aan de Côte Fleurie zie je charmante badplaatsen die in de negentiende eeuw rijke investeerders en beroemdheden trokken. Cabourg, Houlgate en Deauville hebben prachtige belle-époque-villa's en op de stranden staan schattige houten strandhuisjes. Marcel Proust was tussen 1907 en 1914 kind aan huis bij Le Grand Hôtel in Cabourg.

Baai van de Somme
Volop fietspaden

De Baai van de Somme is perfect voor de fietser: overal fietspaden. Het is de grootste riviermonding van Noord-Frankrijk, waar duinen, moerassen en schorren elkaar opvolgen, en je volop trekvogels treft. Soms lijkt het net alsof je door Nederland fietst. De route gaat langs wetlands met Schotse Hooglanders en zilverreigers.

Advertentie

Ontdek Brabant op de fiets!

Ga op avontuur en ontdek de veelzijdigheid van Noord-Brabant tijdens een unieke fietsvakantie. Fiets door de betoverende stuifzanden van Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen, het bruisende Eindhoven en het inspirerende Nuenen, waar Vincent van Gogh zijn meesterwerk De aardappeleters schilderde. Laat je onderweg verrassen door prachtige natuur, rijke cultuur en gastvrije hotels.

Inclusief:
- 1 of 2x overnachting bij Hotel 46 in Wintelre
- 1 of 2x overnachting bij Golden Tulip West Ende of Best Western Hotel Nobis Asten
- 1 of 2x overnachting bij Golden Tulip Central in Den Bosch
- Iedere ochtend een royaal ontbijt
- Iedere avond een heerlijk 3-gangen diner
- Gratis koffie- en theefaciliteiten op de kamer
- Bagagetransport
- Gratis WiFi en parkeergelegenheid bij het starthotel

Arrangementen & prijzen:
- 4 dagen: € 409 p.p.
- 5 dagen: € 509 p.p.
- 6 dagen: € 599 p.p.
- 7 dagen: € 689 p.p.

Boek nu en beleef een onvergetelijke fietsvakantie in het prachtige Brabant!

Per dag fiets je tussen de 42 en 63 km.

Informatie & reserveren
Deze voordeelactie is exclusief te boeken bij Goedverblijf.nl via www.goedverblijf.nl/fietsersbond0125 of telefonisch op nummer 085 - 489 90 19.

Genoemde prijs is o.b.v 2 personen per kamer excl. de toeristenbelasting p.p.p.n. (wisselt per hotel) en € 9,95 reserveringskosten per boeking.

Goedverblijf.nl

TEKST: SUZANNE BRINK FOTO'S: ELIZABETHE WATTIMENA

Lezer in beeld

Marli Huijer
Leeftijd: 69 jaar
Functie: filosoof, auteur van boeken als 'Leve de Publieksfilosofie', 'Het leven is niet leuk als je je mond houdt' en 'De toekomst van het sterven'. Schrijft momenteel een roman.
Aantal fietsen: twintig jaar oude stadsfiets en hybride Giant-vakantiefiets
Woonplaats: Amsterdam

Marli Huijer

'Mijn fiets is een vriend'

Marli Huijer is filosoof en was Denker des Vaderlands van 2015 tot 2017. Ze is al bijna vijftig jaar lid van de Fietsersbond en sinds een jaar periodiek schenker.

Wanneer ben je lid geworden?
Rond 1975 of 1976. Ik was bij de demonstratie op het Museumplein in 1977 waar iedereen zijn fiets neerlegde om de verkeersdoden te herdenken. Ik heb ook gedemonstreerd bij de Wibautstraat toen ze er een brede stadssnelweg van maakten. Duurzaamheid stond nog niet bovenaan; het ging me vooral om het geweld van auto's. Als kind maakte ik een aantal ernstige verkeersongelukken van dichtbij mee. Dat gaat je niet in de kouwe kleren zitten. Met onze schoolbus reden we iemand dood. Later, bij het uitgaan, wist ik ternauwernood een hard rijdende auto te ontwijken, maar een andere fietser had minder geluk. Het zag er gruwelijk uit. Ik heb mijn hoofd afgewend. Begin jaren zeventig waren er zo'n 3.000 verkeersdoden per jaar.

Heb je zelf ooit auto gereden?
Ik heb maar drie jaar een auto gehad. Dat was nadat ik mijn huisartsenopleiding had afgerond. Helaas waren er toen te veel huisartsen. Ik kwam er niet tussen en besloot om naast mijn baan filosofie te studeren. In mijn hart ben ik huisarts gebleven, ook als filosoof. Eerst luister ik en stel een diagnose, dan kijk ik naar mogelijke oplossingen en uiteindelijk reik ik een behandeling aan. Nooit dwingend. Sommige filosofen vinden mij te activistisch, maar ik vind dat je denken in handelen moet kunnen omzetten.
Ik ben al heel lang met duurzaamheid bezig. Ik vlieg vrijwel niet, heb zonnepanelen en zorg voor groen in de straat. Soms vragen mensen: maar je doet er heel lang over met het ov; waarom heb je geen auto? Dan zeg ik:

het ov is mijn referentiekader. Of reizen met de auto sneller is, is irrelevant. Ook zonder auto kom je overal. Ik heb het hele land doorgereisd voor mijn werk.

Wat voor fiets heb je?
Een karretje van twintig jaar oud. Hij kostte 250 euro, gewoon bij de fietsenmaker op de hoek gekocht. Elk jaar laat ik voor 75 euro het binnenwerk nakijken. Ik zet hem maar met één slot vast. Naast al die veel duurdere e-bikes durf ik dat wel. Toen ik laatst met de trein naar Cornwall ging, had ik me vergist in de tijden van de fietsenstalling en heb ik mijn fiets buiten gezet op dat ene slot. Na twee weken was mijn fiets natuurlijk weg. Bleek dat hij in het depot stond. Dolgelukkig was ik. Ik heb de man van het depot een doos Merci gegeven. Dat had hij nog nooit meegemaakt. Een fiets is voor mij een vriend, een levensgezel. Ik doe er alles mee. Ik haal ook een kerstboom met de fiets. Dan houd ik hem zo achter me aan de kluit vast en leg hem op de bagagedrager. Of twee zakken aarde.

Denk je veel na op de fiets?
O nee, op de fiets ben ik alleen maar met fietsen bezig. Ik vind fietsen een vak. Je moet het op peil houden. Je hebt veel te doen op de fiets. Je moet je evenwicht houden en zorgen dat je wiel niet in de tramlijn komt. Ik kijk goed naar de mensen om me heen. Het is niet alleen fysiek, maar het is ook een manier om je mentale conditie op peil te houden. Je moet voorrang durven nemen. Bijvoorbeeld bij zo'n hele sliert auto's waar je onmogelijk door komt. Gewoon even vriendelijk je hand uitsteken en gaan. Je moet de kunst beheersen om met onveiligheid om te gaan. Anders blijf je thuis zitten en verleer je het fietsen. Fietsen moet in je lijf zitten.
Ik heb een harde bel en als ik zie dat ik in gevaar ben, bel ik daar even flink mee. Dat is ook een spel. Als de ander dan verschrikt opkijkt, lach ik vriendelijk. Als ik dicht langs auto's moet fietsen, slinger ik soms expres. Ik ben klein, met wit haar. Als je er kwetsbaar uitziet, gaan automobilisten voorzichtiger rijden. Dat is onderzocht en werkt denk ik beter dan een helm.

Wat vind je ervan dat de Fietsersbond naar dertig kilometer per uur wil?
Ik ben heel blij dat Amsterdam over is gegaan op dertig kilometer per uur. Het kon echt niet meer. De auto's worden steeds groter en dikker. Als een automobilist keihard rijdt waar dat niet mag, steek ik drie vingers op om aan te geven dat dertig kilometer de max is. Lachend hoor. Ook goed als de fietspaden breder worden. Ze zijn te smal voor bakfietsen. Ik schaats en bij het schaatsen raak je iemand subtiel aan als je passeert. Dat doe ik ook als ik langs een bakfiets wil: 'Sorry, maar mag ik er even langs?'

Waarom ben je periodiek schenker geworden?
Ik ben bijna 70. Ik sta niet voortdurend meer op de barricade en ik ben blij dat er nieuwe generaties fietsactivisten opstaan. Dat blijft nodig. Je krijgt verandering alleen van onderaf. Dankzij de acties in de jaren zeventig en daarna maakten ambtenaren fietsnota's. We gingen met de hele buurt naar inspraakavonden voor de Wibautstraat. Zonder fietsactivisme zou Nederland er heel anders uitzien en daar krijgen we nu de credits voor. Andere landen willen weten hoe we dat gedaan hebben. Zij willen nu ook een fietsland.

fietsersbond.nl/periodiekschenken

Oproep verhalen vijftig jaar

Marli Huijer (tweede van links)

Jij en de Fietsersbond

De Fietsersbond bestaat vijftig jaar. Dat gaan we in 2025 met jou vieren met verhalen, feestjes en prijzen. Wij willen weten: wat heeft de Fietsersbond voor jou betekend?

We willen voor ons jubileum verhalen verzamelen over wat de Fietsersbond voor jou is omdat we zoveel mogelijk kanten willen laten zien. Uit het hele land. Heb jij fietslessen van de Fietsersbond gehad? Of was je er in de eerste jaren bij als oprichter? Was jij bijvoorbeeld bij een van de eerste vergaderingen vijftig jaar geleden? Heb je posters gemaakt, broodjes gesmeerd, strijdliederen gecomponeerd of een kruispunt bezet? Ben je nog altijd bevriend met iemand met wie je samen actie hebt gevoerd? Heb je je partner ontmoet via de Fietsersbond? Vertel ons jouw verhaal om bij te dragen aan een veelzijdig beeld van vijftig jaar Fietsersbond. **Foto's?** We vinden het ook geweldig als je nog foto's uit die tijd hebt waarop jij bijvoorbeeld zelf actie voert.

50 Jaar

Hoe kun je meedoen?
We willen een selectie van jullie verhalen gebruiken voor een mooi overzicht van vijftig jaar Fietsersbond op de site en in de Vogelvrije Fietser. Daarnaast zoekt Karin Broer, oud-hoofdredacteur en freelance journalist, mensen om te interviewen voor haar boek over de geschiedenis van de Fietsersbond.

Stuur je verhaal (en foto's!) naar **vvf@fietsersbond.nl** met als onderwerpregel 'Vijftig jaar Fietsersbond'. Ken je anderen die erbij waren of die bijzondere herinneringen hebben? Laat hen dan ook weten dat we benieuwd zijn naar hun verhaal. Dank alvast!

katern

Fietsvisie

> fietsersbondnieuws

> deelfiets

> rare frats

Petitie Fietspaden Duingebied

6.713 handtekeningen voor behoud duinfietspaden

Actie in Noord-Holland

Het rommelt in de duinen. Wie weleens in de omgeving van Bergen door de duinen fietst, weet er alles van. De ene keer houdt het fietspad op doordat er te veel water staat. Een andere keer moet je je fiets door het zand meesleuren. De Fietsersbond wil structurele oplossingen. Een petitie daarvoor werd 6.713 keer ondertekend.
Het was een levendig gebeuren voor het provinciehuis van Noord-Holland afgelopen november. Meer dan dertig mensen van de Fietsersbond, onder wie de 82-jarige Marjo op een driewielfiets en beleidsadviseur van de Fietsersbond Ross Goorden, trokken de aandacht met borden, vlaggen en een opvallende tandem. Ze overhandigden 6.713 handtekeningen aan gedeputeerde Jeroen Olthof en Arthur van Dijk, commissaris van de Koning in Noord-Holland.

FOTO'S: DIGIDAAN

Behoud van fietspaden

Met de overhandiging van de handtekeningen gaven we een krachtig signaal naar de Provinciale Staten, die later die dag spraken over de beheernota van PWN. Ons verzoek? Keur de nota niet goed zonder concrete plannen voor behoud van het fietspadennetwerk. We willen dat recreanten, toeristen en bewoners op de fiets van de prachtige duinen kunnen blijven genieten.
De Fietsersbond maakt zich, samen met ANWB, Fietsplatform en wielersportbond NTFU, zorgen over dit gebrek aan toekomstbestendige maatregelen. Hoewel er voor sommige plekken – zoals de Blijdensteinsweg in Bergen – oplossingen worden bedacht, blijft een bredere aanpak uit. 'Zonder actie wordt recreatief fietsen in de duinen in de toekomst onmogelijk', waarschuwde Ross Goorden.
Speciale pluim voor Marc van den Berg en Peter van Stempvoort die tientallen kilometers op een ouderwetse tandem van hot naar her fietsten om de diverse cameraploegen te woord te staan.

Fietsparkeren voor iedereen

Succesvolle actie in Hilversum

FOTO'S: DIGIDAAN

De werkgroep Iedereen Mobiel en Fietsersbond Hilversum voerden op 12 oktober actie voor meer toegankelijke parkeerplekken voor aangepaste fietsen. Ter plaatse en online hebben meer dan 1.400 mensen de petitie ondertekend.

Steile hellingbaan

De petitie is op 20 december overhandigd aan de gemeente Hilversum die plannen maakt voor een nieuwe fietsenstalling op de Kerkbrink. Bij (nieuwe) fietsparkeervoorzieningen moet meer rekening worden gehouden met aangepaste fietsen. Nog te vaak zijn ze slecht toegankelijk. Zo zorgt een steile hellingbaan bij de fietsen-stalling Zeedijk in Hilversum voor problemen. Wie met veel risico naar beneden is gerold, kan onmogelijk zelfstandig terug omhoog komen. De lift nemen is geen optie, want die is buiten gebruik.

Ingebouwde fiets

'Hilversum is een echte fietsstad, maar met een aangepaste fiets is het erg lastig om een geschikte plek te vinden', vertelt handbiker Tino Zijdel, lid van de Fietsersbond-werkgroep Iedereen Mobiel. 'Ook hebben wij behoefte aan extra ruimte rond de fiets om op en af te stappen en hem goed op slot te zetten. Vaak wordt je fiets ingebouwd door andere fietsen of is er simpelweg geen ruimte. Een aantal speciale plekken voor aangepaste fietsen zou het centrum voor mensen met een beperking beter bereikbaar maken.'

Enquête fiets en trein

3.073 keer ingevuld

Meer dan drieduizend mensen reageerden op onze oproep om hun ervaringen te delen met het meenemen van een fiets in de trein. Maar we vroegen ook mensen die hun fiets niet meenemen waarom ze dat niet deden. We kregen prachtige foto's opgestuurd en hebben mede op basis van de reacties een rapport gemaakt met aanbevelingen die we de NS aan gaan bieden in het Locov, het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer.

1 Denk aan creatieve oplossingen: fietshaken en speciale wagons

Voor sportieve fietsers zijn fietshaken een praktische en efficiënte oplossing.

2 Verbeter informatie over fietsplaatsen

Respondenten geven aan vaak niet te weten waar de fietsplaatsen zich bevinden, waardoor ze het hele perron over moeten rennen met hun fiets.

3 Onderhoud liften en plaats fietsgoten op trappen

Herstel defecte liften sneller en plaats standaard fietsgoten op de trappen naar de perrons. Alleen een lift is niet genoeg.

4 Ruimere plekken voor fietsen

De Fietsersbond adviseert NS om bij nieuw materieel en aanpassingen in bestaande treinen de fietsplekken minimaal twee meter breed te maken.

5 Fietsen mee bij vervangend busvervoer

Wij vragen NS om bij nieuwe afspraken met busmaatschappijen te bekijken of fietsen wel mee kunnen met de bus als treinen uitvallen. In de zomer werd een fietsaanhanger achter bussen geregeld bij spoorwerkzaamheden in Leeuwarden, die aansloten op de vertrektijden van de boot – een goed initiatief.

6 Heroverweeg verbod tandems, ligfietsen en driewielers

Bezitters van tandems, ligfietsen en driewielers geven aan ernstig belemmerd te worden door het op 1 juli 2024 ingevoerde verbod op het meenemen van deze fietsen.

7 Meer aanwezigheid en advies van personeel

Respondenten geven vooral aan dat de opstelling van het personeel nogal kan verschillen. De ene conducteur staat toe dat fietsen ondanks gebrek aan fietsplaatsen mee mogen, de andere conducteur laat fietsers niet instappen. De Fietsersbond adviseert in te zetten op meer aanwezigheid van personeel om reizigers te kunnen informeren en adviseren. En de uitkomsten van de enquête met het personeel te bespreken.

8 Verhoog de prijs van de Fietskaart Dal niet

De Fietsersbond waardeert de eenvoud van het uniforme tarief, maar raadt aan om – gezien de recente prijsverhogingen – geen verdere verhoging door te voeren in de komende jaren.

9 Geen reserveringssysteem voor fietsen

Reserveren werkt alleen wanneer een plaats dan ook daadwerkelijk beschikbaar is. Daarvoor is een reserveringsplicht nodig en die neemt de flexibiliteit weg.

10 Flexibiliteit in spitstijden voor fietsen

De Fietsersbond vraagt de definitie van spitstijden voor de fiets te heroverwegen. Laat het moment van inchecken gelden en niet de gehele tijdsduur van de reis. Gezien de veranderde reispatronen sinds covid kan ook overwogen worden de spitsbeperking op vrijdag geheel te laten vervallen.

Het hele rapport kun je hier lezen: **fietsersbond.nl/fietsentrein**

Over bruggen

Goede en slechte verbindingen

Bruggen verbinden, zo luidt de titel van een uitvoerig onderzoeksrapport van Fietsersbond Drechtsteden. En zo is het maar net. De afgelopen tijd was er veel nieuws rondom bruggen. Een kort overzicht.

Rapport Drechtsteden

'We durven niet over de Moerdijk te fietsen', zeiden deelnemers aan de Dordrechtse Fietsvierdaagse. Dat was de aanleiding voor een onderzoek naar bruggen in de Drechtsteden. Onder de Drechtsteden vallen onder meer Dordrecht, Papendrecht en Sliedrecht. Er kan nogal wat misgaan bij het bouwen van bruggen. Ze kunnen te steil zijn, te smal, te druk, sociaal onveilig zijn of te dichtbij een snelweg liggen. William Nederpelt, voorzitter van Fietsersbond Drechtsteden, heeft afgelopen november een rapport met het onderzoek naar alle bruggen overhandigd aan Kees van der Burg, directeur-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
Volgens Van der Burg geeft het rapport een goed beeld van de problemen waar fietsers mee te maken hebben. Samen met de bevindingen van regiobestuurder Ramon Pardo Kruidenier wordt het rapport en de scherp geformuleerde aanbevelingen meegenomen bij de besprekingen op het ministerie.

Het volledige rapport staat op **drechtsteden.fietsersbond.nl**

FOTO: CORNÉ SPARIDAENS

Knipperlichtrelatie

Doet 'ie 't of doet 'ie 't niet, dat blijft de vraag bij de brug bij vakantiepark Bodelaeke in Giethoorn. Na een herintrede in onze rubriek 'Rare frats' leek er goed nieuws te zijn: de brug was gemaakt. Maar niet veel later bereikten ons alweer berichten dat de brug regelmatig stuk is. En dat fietsers dus ruim 3,5 kilometer moeten omfietsen.

Fietsbruggen Afsluitdijk

Pieter Grinwis van de ChristenUnie heeft in de Tweede Kamer een motie ingediend om te onderzoeken of tijdelijke fietsbruggen goedkoper zijn dan het laten rijden van bussen. Het voorstel kreeg brede steun van andere partijen. Inmiddels is het fietspad langs de Waddenzee grotendeels open, maar het is nog niet mogelijk om de sluizen te passeren. Met een gratis fietsbus kun je op het fietspad komen, maar dat is een kostbare operatie en omslachtig voor de reiziger.

Paddepoelsterbrug keert terug

Goed nieuws in Groningen: de Paddepoelsterbrug komt terug. De brug is een cruciaal onderdeel van een aantrekkelijke en veilige fietsroute voor forenzen, scholieren en recreanten. Een vrachtschip voer in september 2018 tegen de brug. Na toezegging van het Rijk om de bijdrage te verdubbelen, kan eindelijk worden begonnen met de bouw van een nieuwe brug. In 2027 moet hij af zijn.

Geen fietsbrug bij Culemborg

Helaas is er niet alleen goed nieuws. De fietsbrug over de Lek bij Culemborg en de aansluitende snelfietsroute tussen Houten en de Lekstad zijn van de baan. De overheid komt niet over de brug voor de kosten van zo'n zeventig miljoen. Fietsersbond Culemborg ziet acht jaar werk, overleg en lobby in rook opgaan.

Advertentie

SWINGING WHEELS

Maximum stability?
The Double Twelves.
Go for Gold!

Trend: de deelfiets

Nog niet 'overal een fiets'

Ronald Haverman kreeg een koninklijk lintje voor zijn werk

We zouden tien keer zoveel deelfietsen moeten hebben, zegt OV-fiets-oprichter Ronald Haverman. Maar voorlopig is het behelpen met steeds andere apps en OV-fietsen die vaak op zijn.

TEKST: KARIN BROER
ILLUSTRATIES: JUDY BALLAST

Op een mooie herfstdag stap ik in Amsterdam de trein uit, op zoek naar een fiets. Eerste keus: de OV-fiets, die ken ik. Maar op de plek waar de OV-fietsen zouden moeten staan, staan mensen te wachten. De OV-fietsen zijn op.

Plan B. In Amsterdam staan ook deelfietsen van Donkey Republic, zowel ebikes als gewone fietsen. De zes fietsen in de CS-stalling blijken gerepareerd te moeten worden. Met de app van Donkey Republic die ik in de trein al op mijn telefoon heb gezet, ga ik op zoek naar een ander oranje exemplaar. Op tien minuten lopen vind ik er een. Ok, nu huren. Het lijkt er op dat ik eerst een abonnement moet nemen, ik kies het goedkoopste, drie maanden voor vijftien euro* (Zie pagina 23). Vooruit dan maar. Ik heb een fiets in Amsterdam. Vrijheid!

Een deelfiets is een geweldige uitvinding. Een gewone fiets op een plek waar er je geen hebt. Of een bakfiets als je een grote lading moet vervoeren, of een ebike als je met tegenwind vijftien kilometer verderop moet zijn.

Koningin OV-fiets

De koningin onder de deelfietsen is nog steeds de OV-fiets. Nadelen: (vrijwel) alleen op NS-stations en tegenwoordig op drukke tijden op. Bij andere deelfietsen is de verscheidenheid groot. Een greep: In Utrecht zit MoveYou en Tier, dat nu Dott heet, in Nijmegen Bolt, op Friese stations komen we Deelfiets.nl tegen, Go about-deelfietsen in Zeeland, Lime ebikes van het Uberconcern in de regio Rotterdam. En dan zijn er vervoerbedrijven met een eigen deelfietsinitiatief: Arriva-bike, GVB-fiets.

Al die bedrijven hebben een eigen app, met eigen (soms moeilijk te volgen) tarieven.

Als potentiële gebruiker moet je dus eerst weten dat er ergens een deelfiets is, een app op de telefoon zetten, je verdiepen in abonnementen en kostenstructuren, betalen en dan pas kan je de weg op. Veel gedoe. Uit onze uitvraag naar ervaringen bleek dat de achterban van de Fietsersbond vooral de OV-fiets gebruikt, al waren er ook een paar enthousiaste reacties van mensen (vooral uit de grote steden) die de deelfietsen van Donkey of de bakdeelfietsen van Cargoroo gebruikten.

Overal een fiets

De huidige praktijk is dus weerbarstig. Ronald Haverman, de man die samen met de Fietsersbond aan de wieg stond van de OV-fiets, denkt dat de tijd rijp is voor flinke verbeteringen: 'een schaalsprong voor deelfietsgebruik in het natransport'. Samen met een groep gelijkgestemden schreef Haverman (tegenwoordig strateeg mobiliteit bij de provincie Zuid-Holland) het pleidooi 'De ideale deelfiets' (idealedeelfiets.nl).
Haverman: 'Ooit was de ambitie én de slogan van de OV-fiets: 'Overal een fiets!' Dat is behoorlijk goed gelukt op de treinstations. De vraag is nu: waarom fietsen niet veel meer mensen op een deelfiets? We pakken al massaal de fiets naar het station, waarom is het niet net zo logisch om een deelfiets te pakken als je de trein uitstapt? Wij denken dat een vertienvoudiging van dat aantal dagelijkse deelfietsritten van 20.000 naar 200.000 haalbaar is.'

Maandabonnement

Om dat te bereiken zouden er niet alleen veel meer deelfietsen moeten staan op NS-stations, maar ook op andere OV-knooppunten (metrostations, tramhaltes, bushaltes en stations van andere vervoerders) en op PenR-terreinen. En er moet naar de prijs gekeken worden. Elke dag een OV-fiets à vier euro vijfenzestig is duur. Een maandabonnement zou ideaal zijn. Ook willen de schrijvers van het pleidooi meer flexibiliteit: De fiets overal kunnen inleveren, niet alleen het station waar je hem opgehaald hebt. Die mogelijkheid biedt OV-fiets nu wel, maar kost tien euro extra.

Forens

Wie springen er in de toekomst allemaal op een deelfiets? Kandidaat deelfietsgebruiker nummer een is volgens Haverman de forens. 'Uit onderzoek blijkt dat je gaat lopen als je op één kilometer van het station werkt. Maar als je op twee of drie kilometer van het station werkt, pakken mensen vaak de auto voor de hele reis. Met een makkelijke en voordelige fiets zou een deel van die automobilisten zeggen: nou dan ga ik met de trein.'

Student

Een andere kansrijke groep: studenten. Waarom kan de deelfiets niet in de OV-studentenkaart? Haverman: 'Studenten gebruiken de OV-fiets nu bijna niet. Niet gek want ze mogen gratis met de bus. Het ministerie van Onderwijs betaalt twaalfhonderd euro per student aan de OV-bedrijven om die student met de bus te vervoeren. In plaats daarvan zou je hen een deelfiets kunnen bieden. Veel goedkoper. Plus de voordelen voor die student. Probeer maar eens met het OV op je stage te komen in Goeree Overflakkee.'

De vraag is nu: waarom fietsen niet veel meer mensen op een deelfiets?

Met meer geelblauwe OV-fietsen kom je er niet. Haverman ziet daarom het meest in een tweede systeem naast de OV-fiets. En de NS zelf lijkt daar ook voor te voelen. Anne van der Wel, woordvoerder van de NS, ziet nog veel groeipotentie voor de eigen OV-fiets, maar zegt ook: 'We kunnen ons best voorstellen dat in of rondom het station meer deelfietsaanbieders komen in de toekomst.'
Over het uitbreiden van de OV-studentenkaart met een OV-fiets, is de NS voorzichtig: 'Aan de ene kant is het een sympathiek idee. Aan de andere kant dient dan wel van tevoren goed gekeken te worden of dit überhaupt haalbaar is.' Bij de huidige tekorten aan OV-fietsen op sommige stations, is het begrijpelijk dat de NS niet meteen staan te trappelen bij de gedachte aan een leger nieuwe klanten.
Hoe zou een tweede systeem naast OV-fiets eruit kunnen zien? In Zuid-Holland, de provincie van Haverman, is Donkey Republic flink aan het groeien. Ze hebben veel deelfietsen staan op hubs (eigenlijk gewoon een fietsenrek) in Rotterdam, Den Haag, Leiden, de Drechtsteden. Inmiddels staan ze ook bij de Merwedelingelijn en werd bekend dat er deelfietsen komen bij de aan Qbuzz vergeven busconcessie Zuid-Holland Noord. Ook in Antwerpen is het Deense Donkey groot. Het gemakkelijke van het systeem van Donkey is dat het zogenaamd back-to-many is, dat wil zeggen dat je de fiets ergens anders kunt inleveren dan waar je hem gehuurd hebt.
Op wat voor soort klanten richt Donkey zich? Pepe Lammertijn, een Belg verantwoordelijk voor Nederland bij Donkey: 'Op iedereen, we zien dat er in elke stad een pioniersgroep is, in Rotterdam zijn dat studenten en expats, in Den Haag zijn het mensen die bij de overheid werken, en in Amsterdam veel bezoekers. We zien ook dat in de eerste paar jaar een doelgroep dominant is maar dat daarna die doelgroep breder wordt. In Kopenhagen waren tien jaar geleden negen van de tien gebruikers toeristen, nu is dat eerder vier van de tien, de andere zes zijn lokale gebruikers.'
Dat het fietsbezit in Nederland hoog is wordt vaak genoemd als reden waarom

Reacties van lezers:

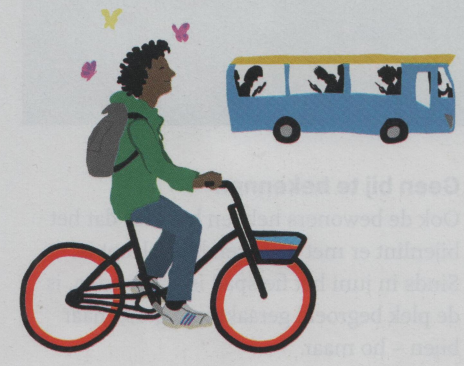
Brecht uit Amsterdam: 'Ik heb zelf een normale stadsfiets en deze staat (zoals meestal in Amsterdam) op straat. Voor mijn werk fiets ik veel en als ik wat verder weg moet zijn en het heel hard waait, verwen ik mezelf soms met een e-bike van Donkey Republic.
Ik ben erg blij dat ik op die manier af en toe de luxe heb van een e-bike in combinatie met mijn eigen fiets, die natuurlijk beter voor mijn conditie is. Ook gebruik ik heel af en toe een gewone Donkey Republic fiets in Den Haag. Het feit dat je die fiets op verschillende plekken op kan pikken en achter kan laten is heel handig.'

Arjen uit Utrecht: 'Omdat we zelf geen auto meer hebben, hebben we al meerdere keren de Cargoroo gebruikt om grote spullen te verplaatsen en bijvoorbeeld afval naar het afvaldepot te brengen. Af en toe maak ik gebruik van de OV-fiets. Dat blijft een superhandig middel om je reis voort te zetten.'

Martine over de OV-fiets: 'Ik gebruik tot nu toe alleen de OV-fiets. Ik was blij toen de kinderen groot genoeg waren om zelf een OV-fiets te gebruiken - OV fiets met kinderzitjes was voor ons gezin met treinfans een grote wens. Als in mijn dorp deelbakfietsen zouden komen zou ik die wel gebruiken, om een kerstboom te halen of om naar de gemeentewerf te rijden.

'Studenten gebruiken nu bijna de OV-fiets niet. Niet gek want ze mogen gratis met de bus.'

een deelfietssysteem hier niet goed van de grond komt, maar volgens Lammertijn is een deelfiets ook voor fietsbezitters aantrekkelijk: 'Ik heb zelf twee fietsen, maar als ik weer een week naar Nederland ga pak ik een deelfiets naar het station, want anders staat mijn eigen fiets daar een week. Ik zeg altijd: 'voor achtentwintig cent per dag heb je een fiets in je broekzak' (dat is de prijs als je een abonnement van tien euro per maand neemt, red.).
Donkey krijgt in Nederlandse steden geen vergoeding om deelfietsen aan te bieden. In België wel, meldt Lammertijn. Bij de nieuwe busconcessie in Zuid-Holland-Noord krijgt Donkey wel per maand per deelfiets een bepaald bedrag van vervoerder Qbuzz. En op meer plekken krijgen deelfietsaanbieders betaald om bij OV-haltes te staan. In Steenwijkerland krijgt Deelfiets.nl geld om een ebikedeelfietssysteem in het Weerribben te leveren, een deelfietsensysteem gericht op toeristen in landelijk gebied.



20.000 OV-fietsen voor de prijs van acht bussen

Haverman vindt dat de overheid meer geld moet steken in deelfietsen. 'Nederland is gewend om heel veel geld te geven aan openbaar vervoer en bussen, maar de OV-fiets of die andere deelfietsen moeten het bijna zonder overheidsgeld doen. Een verstandige overheid kijkt hoeveel geld ze bij een reizigerskilometer moet leggen. Voor openbaar vervoer zijn dat flinke bedragen, met een fractie daarvan help je mensen op een deelfiets.' Publicist Geert Kloppenburg maakte onlangs een korte video over deelfietsen, waarin ook Haverman figureert. Hij rekent voor: voor de prijs van acht elektrische bussen kun je twintigduizend OV-fietsen kopen, bijna dubbel zoveel als er nu zijn.

*Het blijkt dat ik geen abonnement had hoeven aanschaffen voor eenmalig gebruik van een Donkey deelfiets. Wel moet ik omdat ik met Ideal had betaald een waarborg van 15 euro betalen. Dit bedrag kan ik weer terug krijgen aldus een woordvoerder van Donkey.

Fietsersbond en OV-Fiets

De OV-fiets is rond 1999 bedacht door Ronald Haverman, die destijds bij de innovatieafdeling van Prorail werkte (dat toen nog Railinfrabeheer heette). Haverman: 'Ik ben toen meteen naar de Fietsersbond gerend, zo van: we hebben een idee, we willen iets met deelfietsen, maar het moet wel echt heel gemakkelijk en soepel, want anders doen fietsers het niet en dat weten jullie heel goed.'
Een fiets huren moest net zo makkelijk worden als een kroket uit de muur trekken. Haverman en zijn team zorgden voor de techniek en de Fietsersbond ging met de politiek aan de slag.
In 2008 werd OV-fiets over gedragen aan NS en ging de groei verder. Inmiddels zijn er op 300 stations in totaal 22.500 OV-fietsen beschikbaar. De Fietsersbond bemoeit zich nog steeds met de OV-fiets. Zo is het vast onderdeel in de gesprekken die de bond regelmatig heeft met de NS. Wim Bot, beleidsadviseur van de Fietsersbond: 'We hebben het de afgelopen tijd vele malen gehad over de tekorten op sommige stations. En we houden in de gaten of het tarief concurrerend blijft ten opzichte van het OV.'

Voor de prijs van acht elektrische bussen koop je 20.000 OV-fietsen

Rare frats

Bijen in plaats van fietsers

Geen bij te bekennen op 'bijenlint'

In de Rotterdamse wijk Schiebroek heeft het gemeentebestuur een fietspad met achterstallig onderhoud gewoon opgeheven. Zonder het wettelijk verplichte verkeersbesluit.

Dianthus Panacho van Fietsersbond Rotterdam

Met een beroep op het instellen van een 'bijenlint' – een strook speciaal voor bijen en insecten – verdween dit voorjaar het fietspad langs de Berberisweg in Rotterdam. Een snelle actie van de vorige wethouder, Vincent Karremans, de huidige staatssecretaris voor jeugd, preventie en sport. Maar de bewonersorganisaties van Schiebroek trokken direct aan de bel, voerden actie en schreven brieven. De nieuwe wethouder, Pascal Lansink-Bastemeijer, moest uitleg geven. In een schriftelijke verklaring liet hij weten dat hij achter het besluit van zijn voorganger stond, maar er had inderdaad wel een verkeersbesluit moeten worden genomen. En dat ging hij alsnog doen.

Geen achterafweggetje

In het standaard bezwaarschrift maken de buurtbewoners duidelijk dat de Berberisweg met officieel maximaal dertig kilometer per uur geen stil achterafweggetje is. De weg wordt gebruikt door 'illegaal sluipverkeer van vrachtauto's van en naar het achtergelegen bedrijventerrein'. Ook 'is er op meerdere delen van de dag intensief autoverkeer van en naar een aangelegen kinderopvanginstelling'. Bovendien is de parkeerdruk fors toegenomen door een nieuw appartementencomplex.

Dit is geen veilige weg voor gemengd verkeer, vindt ook de voorzitter van de Fietsersbond Rotterdam, Dianthus Panacho. 'We hebben hier laatst staan kijken en dan denk je steeds: zo meteen wordt er een fietser aangereden of wordt er op z'n minst een spiegel afgereden. Onbegrijpelijk. Het gaat hier om de veiligheid van de zwakke verkeersdeelnemer. Niemand kan mij uitleggen waarom dat fietspad zo nodig weg moest voor een bijenlint.'

Kom jij ook regelmatig een vreemde situatie tegen?
Mail ons op vvf@fietsersbond.nl

Geen bij te bekennen

Ook de bewoners hebben het idee dat het bijenlint er met de haren bijgesleept is. Sinds in juni het fietspad is verdwenen, is de plek begroeid geraakt met gras, maar bijen – ho maar.

Bij het overleg dat de Fietsersbond regelmatig heeft met de gemeente is deze kwestie niet aan de orde geweest. 'Als we betrokken waren geweest, hadden we kunnen adviseren', aldus Panacho. 'Zoals het nu is gegaan, vinden wij dit een onrechtmatige daad.'

De bezwaarschriften over het – te laat genomen – verkeersbesluit liggen nu bij de Algemene Bezwaarschriftencommissie van de gemeente. De wethouder wil het advies van deze onafhankelijke commissie afwachten en dan besluiten. 'Afhankelijk van de uitkomst daarvan is het mogelijk dat het fietspad wordt teruggelegd', laat hij weten. Panacho: 'Hopelijk komt hij tot inkeer.'

TEKST: KARIN BROER • FOTO: DENNIS WISSE

katern
Innovatie

> test: Brompton
> eerste wereldfietser
> dé fiets special
> duurtest

Test: nieuwe Brompton G-line

Fietst, vouwt en remt geweldig

Verrassend. Na vijftig jaar prima vouwfietsen maken, zonder schokkende veranderingen, heeft Brompton een nieuw model ontwikkeld met 20 inch wielen in plaats van 16 inch. Bromptonkenner Kees Bakker heeft eerst de elektrische versie gekregen om te testen en vergelijkt hem met het klassieke 16 inch-model.

TEKST: KEES BAKKER
FOTO'S: ELIZABETH WATTIMENA

Vouwen

De fiets vouwen is net zo eenvoudig als bij eerdere modellen. Door het grote formaat van de G-line is het wel iets lastiger geworden, maar de scharnieren werken bij de G-line dan weer beter. Bij de 16 inch-versie bleef het blokje waarmee je het frame vastklemt óf vastzitten bij het losdraaien óf stond in de verkeerde stand bij het vastdraaien. Bij de nieuwe versie trek je het blokje altijd los en kan het niet verdraaien. Een eigenaardig nieuwigheidje is dat het vouwpedaal is vervangen door een pedaal dat je losklikt. Niet moeilijk, maar je zit dan wel met een los pedaal dat je weer ergens moet laten en niet vergeten, in je jaszak bijvoorbeeld.

Meenemen

Uiteraard is de G-line opgevouwen groter dan de klassieke Brompton. Hij neemt ongeveer twee keer zoveel ruimte in. Maar dat is nog steeds erg compact en kleiner dan bijvoorbeeld een gewone vouwfiets met 20 inch wielen die je alleen dubbel klapt. Ook deze grotere Brompton blijft keurig rechtop staan op de bagagedrager.

Gewicht

De elektrische versie die ik heb getest weegt 16,5 kilo. Weliswaar niet veel voor een e-bike en het is geen probleem hem in de trein te tillen, maar in het station neem ik toch liever de roltrap of lift dan dat ik hem de trap op til.

Hoe hij fietst

Het grootste verschil van de G-line met de klassieke Brompton is dat de G-line veel lekkerder fietst. De klassieke Brompton trilt door de kleine wielen erg op bijvoorbeeld slechte klinkerwegen. Daar heb je met de G-line totaal geen last van. Die fietst net zoals een gewone fiets dankzij het zeer stijve frame en de vierenvijftig millimeter brede ballonbanden. Zandpaden en oneffenheden zijn ook prima te doen. Zelfs met losse handen rijden kan.

Remmen

Op de klassieke Brompton zitten knijpremmen met kabels. De nieuwe G-line heeft hydraulische schijfremmen, een grote verbetering. Ze remmen veel beter en gaan waarschijnlijk ook langer mee als de leidingen niet kapot gaan door het vouwen. Maar dat verwacht ik niet.

Motor

Op mijn testfiets zit een door de Brompton zelf ontwikkelde derailleurversnelling met maar vier standen en een motor in het achterwiel terwijl je de klassieke Brompton kunt kopen met een lichte voorwielmotor. De motor in het achterwiel is een grote verbetering en is ideaal om op lange rechte stukken ontspannen vijfentwintig kilome-

ter per uur te fietsen. Voor langere steile heuvels lijkt de motor me niet geschikt.

Accu

De accu zit voor het stuur aan het frame en de bedoeling is dat je die eraf haalt als je de fiets gaat vouwen. Niet echt handig. Bromptons worden vaak omgebouwd tot elektrische fiets met het Pendixsysteem en dan zit de accu boven op het frame. Dat is een veel logischer plek omdat de accu zo minder in de weg zit als je de fiets opvouwt en omdat je dan nog een tas voorop kunt meenemen. De 300Wh van de accu moet genoeg zijn voor een rit heen en terug naar je werk, maar is te weinig als je voor je lol een recreatieve dagtocht maakt. Onderweg even opladen is ook geen optie, want opladen duurt best lang met 70 Watt.

Versnelling

De elektrische Brompton heeft vier versnellingen. Maar de lichtste versnelling trapt nog steeds vrij zwaar en is niet geschikt voor steile hellingen.

G-line zonder motor

De G-line is er ook in een niet-elektrische versie. Daar zit een prima Alfine 8 versnellingsnaaf op, waar je dan wel beter een lange, niet al te steile heuvel mee op kunt fietsen.

Conclusie

De nieuwe Brompton rijdt geweldig, remt veel beter, vouwt nog steeds makkelijk en is voor een twintig inch vouwfiets ook makkelijk mee te nemen en compact te stallen. Eigenlijk onbegrijpelijk dat Brompton niet eerder deze versie met grotere wielen op de markt heeft gebracht. Het zou mooi zijn als er wat meer keuze komt qua versnellingen voor zowel de elektrische als de gewone versie. De versie met acht versnellingen en achterdrager kost 2.969 euro. De elektrische versie met vier versnellingen kost 3.999 euro.

Brompton G-line

+ Rijdt geweldig
+ Vouwt nog steeds makkelijk
+ Compact, zeker voor een vouwfiets met 20 inch wielen
+ Zonder ondersteuning nu leverbaar met 8 versnellingsnaaf
+ Betere frameklemmen dan klassieke Brompton
  Erg goede remmen

- Versie met elektrische ondersteuning niet geschikt voor heuvels en langere dagtochten.
- Accu zit op onhandige plek
- (Nog?) weinig keuze in versnellingen

Onderzoek: De eerste wereldfietsers

Negentiende-eeuwse ‘globetrottermanie’

Tussen 1905 en 1935 trokken jonge mannen op eigen houtje de wereld in. Jaco Berveling (1957) schreef een boek over dit fenomeen: Wereldwandelen! ‘Ze bleven maanden, soms jaren weg.’

TEKST: FENNA RIETHOF

In 1924 koprolde Charles 'De Duikelaar' Takkenberg van Amsterdam naar Marseille. Toen wetenschapsjournalist Jaco Berveling dat las, was het zaadje geplant voor zijn nieuwste boek Wereldwandelen! – een enigszins misleidende titel, want er staan ook fietsers in. Berveling: 'In die tijd bleken veel meer Nederlanders op opvallende manieren door Europa, Afrika en Azië te trekken. Meestal te voet, in klederdracht, maar ook vaak op de fiets. Ze bleven maanden, soms jaren weg. Vrijwel allemaal waren het jonge mannen uit de arbeidersklasse.'

Deze 'globetrottermanie' begon rond 1890 in de Verenigde Staten en Europa, en waaide in 1905 over naar Nederland. De Eerste Wereldoorlog vormde een onderbreking, maar vanaf 1923 laaide de reislust weer op. Rond 1935 was hij definitief voorbij, vanwege de oplopende spanningen in Europa.

Kaart met portret in kledingdracht

Berveling had een paar belangrijke informatiebronnen. 'Onmisbaar waren de gedigitaliseerde archieven. In het begin besteedden kranten veel aandacht aan de 'rage'. Hun welwillendheid nam na het zoveelste bijzondere verhaal wel af, maar ik heb veel interviews teruggevonden.'

Ook interessant materiaal: de portretkaarten die de globetrotters onderweg verkochten om hun reis te betalen: een foto van zichzelf – vaak in Hollandse klederdracht – met hun naam en het jaartal erop. Soms een tekstje, zoals: 'Ik fiets de wereld rond in twee jaar'. Thuis lieten ze stapels drukken. 'Een kaart kostte tien cent, óf wat iemand ervoor over had. Dat kon aardig wat opleveren, want de jongens trokken veel bekijks in hun exotische kleding. De kaart was een soort souvenir.' In het boek staan talloze afbeeldingen van portretkaarten. 'Er zijn nog vele in omloop', vertelt Berveling. 'Op rommelmarkten zou ik opletten.'

Verder mocht hij een controleboek doorbladeren in een historisch archief, voorzichtig en onder toezicht. De globetrotters hadden er allemaal eentje bij zich om stempels te verzamelen. Daarmee konden ze bewijzen écht op bepaalde plekken te zijn geweest. Het controleboek in het archief was van wereldfietser Dirk van Dam. Er stonden ook gelukswensen in en hij had er krantenknipsels in geplakt, waaronder een interview in een Hongaarse krant. 'Ongelofelijk hoe ver sommige jongens kwamen. Estland, terwijl je maar dertig kilometer per dag loopt. Keer op keer was ik verrast.'

'Klap- en kunstlopers'

Berveling zag vijf motieven om op reis te gaan. Meestal hadden de globetrotters er twee of drie tegelijk. Zoals fietser Dirk van Dam. Hij was 'avonturier' én 'idealist'. Hij wilde zo ver mogelijk komen, maar was als socialist ook geïnteresseerd in de positie van arbeiders. Avonturiers en idealisten waren in de meerderheid. Idealisten konden ook vegetariërs of geheelonthouders zijn, of communisten. Ze wilden hun gedachtegoed verspreiden en gelijkgestemden ontmoeten, bij wie ze vaak ook konden eten en slapen.

Daarnaast had je de 'klap- en kunstlopers', die niet zo van werken hielden, of aandacht wilden. 'Zoals de Duikelaar, of alcoholist 'Roode Karel' Pieters, die voor een geldbedrag met een blok van twaalf kilo aan zijn been naar Parijs liep. Hij maakte er één lange kroegentocht van', vertelt Berveling.

Als Marktkooplieden de wereld rond door:
D. v. DAM en A. v. DAM.
Vertrokken uit Holland 3 Januari 1925.
Van de opbrengst wordt 5% afgestaan
aan de T. B. C. Bestrijding.

De verdwenen Dirk van Dam (1909 - ?)

Socialistische wereldfietser

Op 3 januari 1925 begint Dirk van Dam vanuit Utrecht zijn eerste van drie fietsreizen. Zijn compagnon haakt af in Rome, waarna hij verder fietst naar Hongarije. Als alles volgens plan verloopt zal hij, na nog minstens veertien landen te hebben doorkruist, in 1929 in Nederland terugkeren.

Natuurlijk loopt een reis nooit volgens plan. Van Dam krijgt met tegenslagen te maken. Zo wordt hij van zijn geld beroofd en onterecht in de gevangenis gegooid. In Syrië slaan twee bedoeïnen hem bewusteloos. Als hij wakker wordt, is zijn fiets weg. Dan maar te voet verder. In India krijgt Van Dam een zware longontsteking. Na zijn herstel vaart hij als bordenwasser op een schip via 47 havens terug naar Nederland, waar hij in maart 1927 aankomt.

Drie maanden later vertrekt hij alweer. Idealistischer dan ooit, met een rode vlag aan zijn fiets. Anderhalf jaar blijft hij weg. In februari 1929 vertrekt hij opnieuw, maar Van Dam zal nooit terugkeren. Al in Duitsland verdwijnt de wereldfietser van de radar. Niemand heeft ooit nog iets van hem vernomen.

Meer Nederlandse wereldfietsers vind je op **www.globetrottermanie.nl.**

Reis om de Wereld.

Twee ondernemende jongelui, leden van den „Nederl. Wieler Bond", die voornemens zijn **per Rijwiel een reis door de wereld** te maken, zoeken in verbinding te komen met **H. H. Rijwiel- en Bandenfabrikanten,** ten einde met diens steun en als reclame tevens voor de te berijden merken, hun ernstig opgezet plan ten uitvoer te kunnen brengen.

Aanbiedingen worden gaarne ingewacht onder de letters **H. M.** aan de administratie van *De Fiets.*

En de 'amateurantropologen en -publicisten' wilden intellectuele verhalen schrijven voor bijvoorbeeld kranten. Doorgaans werden ze afgewezen. Een Nederlands-Indische krant schreef: 'Zij mogen nog zulks ontwikkelde kuitspieren bezitten, aan normale evenwichtige geestesontwikkeling schort het hen meestal.'

Het vijfde motief ontdekte Berveling pas laat in zijn onderzoek: 'Enkele 'probleemontlopers' vluchtten voor justitie of andere problemen. Onze Dirk van Dam werd vlak voor zijn eerste fietsreis failliet verklaard. Dat kan toeval zijn, maar ik vermoed dat het een laatste zetje was.'

Fietsers

Hoewel het leeuwendeel lopend ging, stapten ook veel Nederlanders op de fiets, gewoon hun herenfiets. 'Zo kwam je op een dag natuurlijk verder', verklaart Berveling. 'Ook kon je makkelijker een tentje meenemen.'

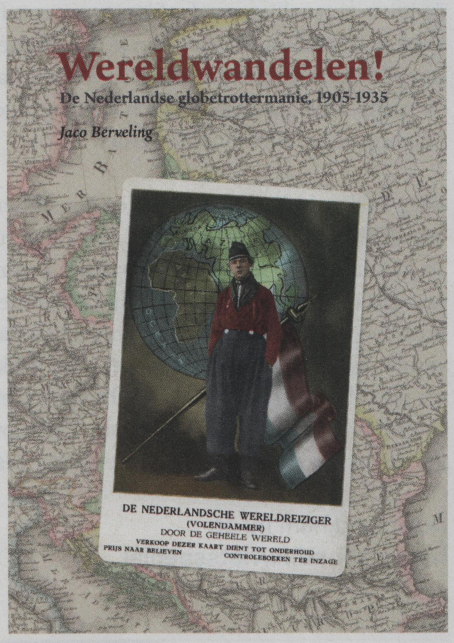
Bovendien kon je een fiets uitdossen, wat Piet Dekkers en Bertus Jacobi doen in 1924. Zij lassen hun fietsen aan elkaar, zetten er een antenne op en geven jarenlang radiodemonstraties. Hun doel? Zoveel mogelijk mensen laten kennismaken met dit nieuwe medium.

Problemen, maar vooral warme herinneringen

De fietsers krijgen onderweg met problemen te maken. Sommigen zijn verbaasd dat België heuvels heeft. Berveling lacht: 'Dan moesten de bergen nog komen.' In België gaat het ook mis voor Hagenaars C. Blonk en C. Schutte, als zij in 1909 met hun tandem op een koe botsen. Hun 'machine [raakt zo] terdege beschadigd' dat ze huiswaarts moeten.

'Sommigen zijn krankzinnig ver gekomen, zoals Van Dam, maar de meesten wisten van toeten noch blazen. Ze spraken alleen Nederlands, hadden geen rooie cent, of dropen af bij kleine tegenslagen.'

In het boek besteedt Berveling bewust ook aandacht aan alle positieve ervaringen. Opvallend vindt hij de grote hulpvaardigheid van mensen onderweg. 'Van Dam ontmoette veel aardige locals. En dat is precies waarom we nu nog op reis gaan: voor de natuur en cultuur, maar vooral het contact met onbekenden die het goed met je voor hebben. Voor de warme herinneringen.'



Winactie Wereldwandelen!

Benieuwd naar het boek van Jaco Berveling? Mail je naam en adres naar **vvf@fietsersbond.nl** met als onderwerpregel 'Wereldwandelen', uiterlijk 15 februari. Ook te koop natuurlijk. Uitgeverij De Republiek, 24,95 euro.

Dé Fiets Special

Alles over snel en soepel fietsen

In navolging van onze E-bike Special is er nu ook een koopgids voor 'gewone' fietsen. Want wat is er nu fijner dan zelf trappen? TestKees geeft handige tips en andere fietsers delen hun aanbevelingen en valkuilen.

TEKST: EELCO DEN BOER-GARCÍA

We zetten de verschillende soorten fietsen op een rijtje, van de traditionele stadsfiets tot de gravelbike. Al een fiets gekocht, maar ben je er toch niet helemaal blij mee? We leggen uit wat je nog kunt veranderen voor een beter gevoel. Vaak denken mensen als hun fiets zwaar trapt dat ze maar beter een elektrische fiets kunnen kopen, maar dat hoeft niet als je voor de juiste fiets kiest. Als je zorgt voor de juiste versnellingsnaaf, of kiest voor een fiets zonder versnellingen, voorkom je al veel energieverspilling. Investeer daarnaast in soepele banden, en pomp deze goed op. Kies ten slotte een goede houding en je fietst fluitend verder.

Kees Bakker is de testredacteur en consumentenvoorlichter van de Fietsersbond. Hij test al ruim 20 jaar fietsen en onderdelen. Daarom noemen we hem ook wel TestKees. Hij kijkt altijd met een kritische, deskundige en onbevangen blik naar de vernieuwingen in de fietsbranche. Voor welke fietser heeft het nut? En biedt het echt meer plezier, comfort of veiligheid voor de fietser. Zo helpt hij jou de fiets te vinden die het beste bij jou past.

Download hem nu op
fietsersbond.nl/fietsspecial

Kristel Lageweg met testfiets

Test: Decathlon Elops

Goedkoop of duurkoop?

De Decathlon Elops is een van de best verkochte fietsen. Want lekker goedkoop. Nu 350 euro en bij aanschaf in 2022 300 euro. Maar hoe lang doe je ermee?

TEKST: SUZANNE BRINK
FOTO'S: MAARTEN HARTMAN

Kristel Lageweg kreeg onze testfiets juni 2022, maar gaat nu een degelijker fiets kopen. 'Ik zie het niet zitten om nog meer tijd en moeite in deze fiets te stoppen. Ik heb hem in juni nog een keer flink laten repareren voor honderd euro. De ketting moest worden vervangen, de versnellingen deden het niet meer en ik bleef er moeite mee hebben om de remmen te vertrouwen. November 2023 had ik hem ook al een keer laten repareren voor honderd euro. Een tijdje terug kreeg ik een lekke band en toen zag ik het niet meer zitten om nog meer tijd en moeite in deze fiets te stoppen. Ik ga een fiets kopen die wat langer mee gaat. Én ik wil toch graag weer gewoon een achteruittraprem.'

Kristel hoopt dat de fiets een tweede leven krijgt, bijvoorbeeld bij het project Iedereen een fiets in haar woonplaats Utrecht. Kees Bakker kijkt of de fiets nog een tweede ronde mee kan.

Is de Decathlon goedkoop of duurkoop?

'Ik vind het uiteindelijk duurkoop. Het is een fiets waar je zelf aan moet sleutelen omdat er V-brakes en een derailleur op zitten. Maar dat is eigenlijk zonde van je tijd omdat ze van zo'n slechte kwaliteit zijn. Sommige mensen waarderen het misschien dat er een banddynamo op zit in plaats van batterijlampjes, maar de dynamo is van slechte kwaliteit en slipt door.'

Kan iemand anders er nog blij van worden?

'Ik heb de banden geplakt en het licht en de remmen gemaakt. Op zich rijdt hij nu weer, maar je kunt het zadel niet in hoogte verstellen en het is maar de vraag hoe lang de achterrem het dit keer blijft doen. Bij de dynamo is dat ook maar de vraag, op de linkerpedaal zit speling. Ik denk niet dat je dat iemand aan kunt doen. De fiets gaan we bij de Fietsersbond als dienstfiets gebruiken.'

Was er nog iets positiefs over te melden?

'De lak was nog goed!'

Cube Trike Hybrid 750

Driewieler die rijdt als tweewieler

De Trike van Cube is een bijzondere bakfiets. Hij rijdt als een fiets met zware aanhanger zonder dat je bang hoeft te zijn dat de aanhanger je omver trekt als je hard remt.

Op de Cube Trike Hybrid 750 zit de bak achter tussen twee wielen. Het voorste deel kun je naar links en rechts kantelen terwijl de bak rechtop blijft en volgt. Dat betekent dat de driewieler als een tweewieler rijdt met meeleunen en balanceren. Fietsen op de Trike lijkt nog het meest op fietsen met een zware aanhanger. Wel opletten dat het achterwiel niet in de berm komt of een stoeprand meepakt.
Er is een groot verschil met fietsen met een aanhanger. Met een zware aanhanger kun je niet hard remmen omdat de aanhanger tegen je fiets duwt als je remt. Bij de Cube Trike is dat geen probleem omdat de bak gewoon onderdeel is van de fiets en de achterwielen uiteraard ook remmen hebben.
Tweewieler of driewieler: Het grote verschil met een bakfiets op twee wielen is dat je de fiets niet overeind hoeft te houden als je stil staat en hem daarna met het volle gewicht op de standaard hoeft te zetten. Wel moet je nog steeds afstappen als je stil staat omdat het voorste deel anders valt. Daarnaast is de fiets iets korter dan een reguliere driewieler. Maar wel vijftien centimeter breder (negentig centimeter) dan een tweewielbakfiets.
Rijcomfort: Ten opzichte van andere driewielbakfietsen stuurt en rijdt de Trike veel beter en kun je sneller door een bocht.
Kinderen: Omdat de bak niet meeleunt in de bocht schudden kinderen in de bocht meer mee. Je kunt kiezen voor de Trike met kinderzitje en een fraaie kap. Jammer is natuurlijk wel dat je minder contact met de kinderen hebt dan in een gewone bakfiets.
Motor: Op de Trike zit een Bosch Cargo motor waar ik prima mee uit de voeten kon met vijftig kilo in de bak. Ik kwam er zelfs makkelijk steile hellingen mee op.

De Trike kost met 750 Wh accu **6.499 euro** en met kinderzitje **6.999 euro.**

+ Fietst net zo comfortabel als een tweewieler
+ Bak blijft uit zichzelf staan
+ Smaller dan reguliere driewieler
+ Prima motor
- Kinderen schudden meer heen en weer in de bak
- Minder contact met kinderen in de bak dan wanneer bak voor zit
- Breder dan bakfiets met twee wielen

TEKST: KEES BAKKER

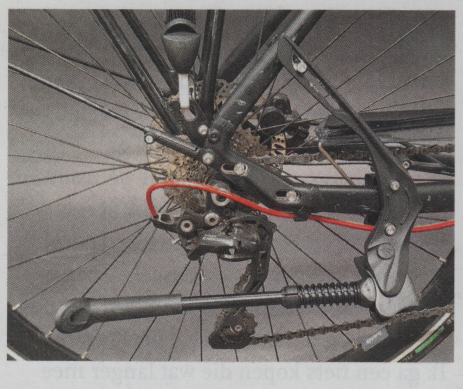
Rechter standaard

Voor mensen die rechts afstappen

Een standaard aan de linkerkant is onhandig als je rechts afstapt. En standaarden zitten helaas altijd aan de linkerkant. Nu heeft Hebie eindelijk een standaard die je aan de rechterkant kunt monteren.

Dat een fietsstandaard altijd aan de linkerkant zit, is waarschijnlijk omdat de aandrijving rechts zit en links meer ruimte is voor een standaard. Voor mensen die rechts afstappen, heeft Hebie nu een oplossing, een standaard die je aan de rechterkant vast kunt maken, de Foxuni. Een fiets die naar rechts leunt ziet er wel gek uit en neemt meer ruimte in omdat hij niet netjes met zijn medefietsen dezelfde kant op leunt. De Foxuni standaard zit aan een beugel die je tussen de staande en liggende achtervork klemt. Het werkt prima. Je kunt hem alleen niet moeiteloos op elke fiets zetten. Mij lukte het zonder moeite bij een fiets met derailleur, maar bij een andere fiets, een OV-fiets, was het lastig omdat de framebuizen net te groot waren en de kettingkast in de weg zat. Met wat gepuzzel lukte het uiteindelijk wel. Globaal gezegd: vooral geschikt voor een fiets met klassiek frame in de vorm van een driehoek, zonder dichte kettingkast.

De Hebie Foxuni kost zo'n **40 euro.**



Kwiggle

Heupwiegen op je vouwfiets

De Kwiggle is uniek, klein en licht. En hij rijdt net even anders dan een reguliere fiets.

Formaat De Kwiggle is twintig procent kleiner dan de klassieke Brompton. Opgevouwen is het een pakketje van zestig bij vijfenveertig bij dertig centimeter dat maar tien kilo weegt. Dat neem je zo mee naar je zitplaats.

Vouwen Op- en uitvouwen is in het begin even een puzzel omdat de volgorde belangrijk is en je de cranks in de juiste stand moet draaien. Als je het eenmaal doorhebt is het niet zo moeilijk meer.

Rijcomfort Uniek aan de fiets is dat het zadel niet vast zit aan het frame. Het zadel kan vrij naar links en rechts zwiepen ten opzichte van het frame. Daar zit een gedachte achter. Zo trap je niet alleen met je bilspieren, maar ook vanuit je heupen en rugspieren. Het lijkt op de beweging die je maakt als je rechtop aan het schaatsen bent. Je zit op de Kwiggle ook rechtop. Het stuur moet je losjes vasthouden want dat gaat ook van links naar rechts.

Wennen Het is in het begin even wennen omdat je het gevoel hebt helemaal geen controle over de fiets te hebben en je niet met je lichaamsgewicht kunt sturen. Na een tijdje kon ik er ontspannen al heupwiegend op fietsen. Niet zo snel als ik gewend ben, maar dat kan komen doordat ik nog aan de beweging moest wennen, doordat ik meer spieren moest bewegen of doordat ik zo rechtop zat.

Versnellingen Op de fiets zitten drie versnellingen, maar ik heb alleen de lichtste gebruikt.

Opstappen Het zadel van de Kwiggle staat hoger dan bij een normale fiets omdat je je been meer moet strekken. Daarom kun je niet met een beenzwaai opstappen, maar moet je hem schuin houden.

Kleine wielen Dat de wielen zo klein zijn en zo dicht bij elkaar zitten, geeft een wiebelig gevoel, alsof je makkelijk voorover of achterover kunt klappen.

De Kwiggle kost **1.553,63 euro** en is te bestellen via **kwigglebike.com.**

Niet tevreden? Je kunt hem binnen zestig dagen terugsturen.

+ Klein en compact
+ Je beweegt veel spieren
- Duur
- Voelt wiebelig
- Kost tijd om eraan te wennen
- Korte afstand tussen voor- en achterwiel met risico voorover of achterover klappen

SCHWALBE
RECYCLISTS
SHARE THE GREEN DREAM
Get there
getthere.schwalbe.com